

DIBATTITO

LEANDRA D'ANTONE

(Docente di Storia contemporanea nell'Università "La Sapienza" di Roma)

Il Ponte torna finalmente sullo Stretto. Negli anni dell'Unificazione italiana, il Ponte di Messina nacque sullo Stretto. Vi ebbe origine come utopia, ma anche come "dovere progettuale" per la politica e per la comunità scientifica, in un momento in cui unire o separare regioni, nazioni, continenti, rappresentava la condivisa strategia dei popoli di tutto il mondo per accrescere la ricchezza facendo circolare il più possibile merci, uomini e capitali. Taglio di istmi, costruzione di ponti, trafori di montagne per strade o acquedotti, erano pezzi di un grande tessuto connettivo per le risorse fisiche ed umane, e riuscivano a convogliare l'entusiasmo generale ancor più che nel segno del progresso tecnico, nel segno della libertà indotta con la migliore qualità della vita materiale e civile.

In quel tessuto la Sicilia era più vicina di oggi alla sua Nazione e al resto del mondo. Lo era al punto da fare del collegamento stabile col continente un'ovvia iniziale scommessa dello Stato per dare robustezza al suo sistema ferroviario e stradale, e per farsi più ricco col concorso di una regione fertile, colta e popolata. Dalle cabine di regia del Ministero di agricoltura, industria e commercio e dei Lavori pubblici fu avvertita nel 1866 l'esigenza di affidare all'ing. Alfredo Cottrau lo studio di fattibilità di un ponte ferroviario. Parallelamente nella Scuola di applicazione per gli ingegneri laureati di Torino fu studiata l'ipotesi di galleria sottomarina per una Sicilia in cui "oggi, al contrario di quanto succede generalmente nelle altre parti d'Italia, l'esportazione è superiore all'importazione". Così motivò nel 1870 il suo progetto l'Ing. Carlo Navone, nello scenario che con l'apertura del Canale di Suez prefigurava "l'America divisa in due e la Gran Bretagna congiunta al continente europeo per continua comunicazione.....il tempo in cui

si possa salire sopra un convoglio a Londra per scendere a Bombay o Calcutta, senza neppure temere di chinarsi due volte sotto il mare”.

Allora lo Stretto, con la potenza fisica delle sue correnti, la profondità delle acque, la sismicità già comprovata delle sue faglie, i caratteri delle sue rocce, rappresentò una sfida troppo alta per le tecniche del tempo; ciò nonostante offrì alle scienze di allora e di poi una grande occasione di ricerca e di impegno, tra i più alti tra quelli da sempre connaturati all’ideazione ed alla realizzazione di una grande opera pubblica. Affascinante nelle rappresentazioni letterarie e visive, lo Stretto lo è stato ancor più nella enorme mole di studi geofisici, vulcanologici, marini, climatici, ingegneristici, generati dall’idea del collegamento stabile e dalla sua particolare difficoltà, sì da rendere paradossalmente quest’ultimo tra le opere infrastrutturali una delle più “vicine alla natura”. Alla natura gli studi scientifici hanno dovuto fare innanzitutto il tributo del tempo lunghissimo e dell’impegno sulla più congrua modalità di collegamento, affinando i propri strumenti anche quando, alla fine dell’Ottocento, si inaugurò il servizio di traghettamento.

Da allora la Sicilia si è allontanata e avvicinata più volte alle regioni vicine, e con le regioni vicine, al resto d’Italia e del mondo. Se n’è allontanata nel 1908, con il devastante terremoto e maremoto che sembrarono vanificare per sempre l’idea del collegamento, pur continuando a assicurare con le sue produzioni, la presenza dell’Italia nel mercato internazionale. Se n’è allontanata tra le due guerre con la grande contrazione degli scambi commerciali e la caduta delle esportazioni in cui era specializzata (vini, oli, zolfo, agrumi e derivati), pur nella ripresa degli studi e delle speranze. Si è riavvicinata nel secondo dopoguerra grazie all’interesse delle forze produttive locali e la pressione delle camere di commercio, alla formazione del mercato comune europeo e soprattutto, alla maggiore maturità delle tecnologie già pratiche di alcune difficili realizzazioni nel resto del mondo. A quest’ultimo scenario storico dobbiamo il grande confronto internazionale bandito dall’Anas nel 1969, che vide la partecipazione di 143 concorrenti, la vittoria di ben 6

progetti e la segnalazione di altri 6, nonché la prima dichiarazione del collegamento come opera di interesse nazionale e comunitario.

La Sicilia si è riallontanata in seguito alla nuova contrazione commerciale degli anni settanta-ottanta, dovuta alla negativa congiuntura internazionale e ad errate politiche di sviluppo, che hanno accentuato in maniera drammatica deficienze infrastrutturali in un quadro di globalizzazione sempre più accelerata; quindi per l'uso politico dell'idea di collegamento, più volte annunciato come imminente e più volte rapidamente dimenticato; infine per ostilità di gruppi di pressione, per conflitti tra le stesse imprese pubbliche, per contrapposizione ideologica e non tecnica di diverse soluzioni.

Se dobbiamo oggi alla comunità scientifica e agli studi effettuati la certezza che il Ponte a campata unica rappresenti la soluzione più sicura, economica e coerente con l'ambiente di terra e di mare, è anche vero che nella lunga attesa tra il 1971 – quando il collegamento fu giudicato di interesse nazionale e comunitario e fu istituita la Società responsabile del progetto di massima – e il 1992 – anno di presentazione del progetto – si è consumata anche la consapevolezza di un possibile interesse collettivo (che insieme alla qualità del progetto tecnico e alla qualità del processo decisionale e amministrativo è condizione indispensabile per la realizzazione di ogni grande opera). Così anche il collegamento si è separato dal suo Stretto, dalla sua sostanza fisica, geografica e civile di tratto locale e respiro internazionale, per diventare nella politica e nell'informazione rappresentativo di logiche personalistiche, opera simbolo senza legami, o per essere rinnegato con logica di contrapposizione politica anche da parte di chi l'aveva incluso nei suoi programmi.

Resta forse questo il punto più controverso dell'attuale progetto, nonostante dal 1997 e dalla politica dell'Euro, si sia non a caso ripresentato come anello di più ampie strategie trasportistiche intermodali europee, internazionali, nazionali ed interregionali. E' quanto mai importante, dunque, fare corretta informazione e comunicazione dei risultati degli studi e delle procedure. Si è parlato di Ponte "del Cavaliere", anziché giudicare in termini di interesse generale la assunzione da parte dell'attuale governo di una decisione

del precedente governo dell'Ulivo. Si è parlato di alti costi, di fronte a costi non elevati e soprattutto in parte rinviabili alle risorse comunitarie per la coesione o agli interventi di istituzioni finanziarie europee. Si è protestato in nome dell'ambiente e dei cittadini, trascurando il fatto che la realizzazione dell'opera sarebbe la condizione tecnica preliminare per agganciare la Sicilia alle ferrovie veloci con Eurostar (non traghettiabili), e quindi per garantire ai cittadini di tutte le regioni italiane il diritto alla mobilità e alla riduzione dell'inquinamento da traffico automobilistico.

Piaccia o no il collegamento, e ciò è libera opinione, è certo che mai come nel caso in specie siano stati e siano soprattutto gli studi ambientali a giustificare la fattibilità tecnica, nonché la stessa validità delle decisioni politiche e imprenditoriali. Per essere realizzato con utilità generale, il Ponte tecnologicamente più audace del mondo è obbligato ad riabbracciare il suo Stretto, garantire la navigazione e gli ecosistemi del suo mare, la libertà dello spazio aereo e della sua fauna, resistere ai fenomeni sismici e provvedere al contenimento dei fenomeni acusticistici generati dal suo attraversamento, agire su un territorio devastato dalla piccola speculazione edilizia come occasione di riordino, restituire alle città interessate molti tratti di costa liberati dal transito da traghettiamento e dagli invasi, oltre che alleggerire il congestionamento da autotrasporto. Ma soprattutto deve garantire l'accessibilità alle grandi risorse naturali, artistiche della Sicilia e la mobilità a quelle produttive, rimaste per decenni sottoutilizzate a vantaggio di consumi e produzioni spesso incoerenti col territorio e l'ambiente.

Dopo l'inclusione dell'opera tra quelle strategiche dell'Unione europea e l'espletamento di tutte le procedure preliminari alla gara per l'individuazione del *general contractor* e delle imprese realizzatrici, abbiamo motivo di sperare che questa volta il Ponte "rimanga sullo Stretto", e che non se ne discosti se non per le indispensabili connessioni col resto delle reti fisiche (è urgente quel balzo di qualità delle reti ferroviarie e stradali siciliane e meridionali che giustifica lo stesso collegamento) e per la capacità di incidere sulle libertà e le opportunità di uomini e territori anche lontani.